2002-2003

Annual Report

New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities

New Nouveau Brunswick
CANADA

104-01887/

2002-2003

Annual Report

New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities

New Nouveau Brunswick
CANADA

ANNUAL REPORT
BOARD OF COMMISSIONERS
OF PUBLIC UTILITIES FOR THE YEAR ENDED MAR 31/2003

Commissioners

David C. Nicholson, Chairman

Alyre J. Boucher, Q.C. Vice-Chairman

James E. Bateman

Leon C. Bremner

Joanne Cowan-McGuigan

Jacques A. Dumont

Emilien LeBreton

David Nelson

Robert Richardson

Kenneth F. Sollows

Brian H. Tingley

Message from the Chairman, David C. Nicholson

I am pleased to submit the Board's Annual Report for the year 2002-2003. This was another eventful year for the Board of Commissioners of Public Utilities with developments in electricity, automobile insurance and natural gas.

During the year, Alyre J. Boucher, Q.C. was appointed Vice-Chair of the Commission, replacing James E. Bateman who retained his duties as Commissioner. As well, Joanne Cowan-McGuigan and David Nelson were appointed Commissioners.

In this report you will see a summary of the Board's activities in all the sectors it regulates.

Responsibilities

Pursuant to the provisions of the Public Utilities Act, Chapter P.27, R.S.N.B. 1973, the Board of Commissioners of Public Utilities is charged with the regulation of public utilities in the Province of New Brunswick. The Board is also charged with the regulation of automobile insurance rates for the Facility Association and the monitoring of rates for all insurers that underwrite automobile insurance business in the Province pursuant to certain provisions of the Insurance Act, Chapter I-12, R.S.N.B.

It regulates the natural gas industry pursuant to the Gas Distribution Act, 1999. The Board issues permits for the construction and repair of non-natural gas pipelines pursuant to the Pipeline Act, Chapter P-8.1, R.S.N.B. Its regulation of public motor buses is pursuant to the Motor Carrier Act, Chapter M-16, R.S.N.B. and the Motor Vehicle Transport Act, R.S.C. 1987 and it also hears appeals of decisions of the Registrar of Motor Vehicles regarding motor vehicle dealers' licenses.

The Board operates with funds received from assessment of the industries it regulates, with the exception of the public motor bus industry, where it carries out its responsibilities with a budget from the Provincial Department of Transportation.

Electricity

In its decision on the generic hearing into electricity supply for in-province demand in 2001, the Board ordered NB Power to file information on its load forecast prior to filing its application for the refurbishment of Point Lepreau Nuclear Generating Station. For the load forecast, the Board required NB Power to evaluate the potential for Demand Side Management (DSM) as an approach to reducing in-province demand over the next ten years.

The load forecast hearing was held April 29-30, 2002 and the decision was issued May 2, 2002. The Board was able to conclude that the electricity generated by Point Lepreau was

an important factor in the overall mix of generation assets owned and operated by NB Power.

With the conclusion of the load forecast hearing, the Point Lepreau refurbishment hearing started on May 27 and continued until June 19, 2002 with the decision being issued on September 24, 2002. Based on the evidence and the outcome of the hearing, the Board concluded that pursuing the refurbishment of Point Lepreau was not economically viable given the business case that was presented by NB Power. This recommendation was made to the Board of Directors of NB Power, as required by the Public Utilities Act.

On June 21, 2002, NB Power made application to the Board for an Open Access Transmission Tariff (OATT) The evidence was filed July 25, 2002 and the hearing began November 18, 2002. During the course of the hearing, the government tabled its proposed Electricity Act, which would be the legislation to restructure both NB Power and the electricity market. It was the intention of the government to have the market open by April 1, 2003. To meet this intent, following six weeks of hearings, the Board issued its decision on the OATT March 13, 2003. Although a number of issues have delayed the opening of the market, it is likely that the Board will establish a date on which the tariff will become effective in the near future.

Natural Gas

The Board received an application from Enbridge Gas New Brunswick, Inc.(EGNB) in June 2002 to amend its Permit to Construct 2000-01. The applicant sought permission for the construction of high pressure steel pipelines in specified areas in Saint John and to be allowed to install high and extra–high pressure pipelines as infill in the municipalities presently listed in the existing permits. Infill allows the company to expand its distribution system without the necessity of a public hearing. A written hearing process was established to review the application.

The issue of pipeline safety was raised by the Maritime Natural Gas Pipeline Contractors Association Inc.. Part of the Board's mandate for natural gas is to ensure that the natural

gas distribution systems provide safe and reliable delivery of gas within the Province. Evidence submitted confirmed to the Board that proper safety procedures had been followed in the past. The Board's Safety Division conducts comprehensive on-site inspection and compliance audits to ensure that the requirements of the Gas Distribution Act, 1999, its regulations and the Canadian Standards Association' codes are met.

On October 1, 2002, the Board delivered its decision. EGNB was permitted to install high and extra-high pressure infill piping under its existing permits. Approval was also given for the installation of high-pressure pipelines in Saint John.

In July 2002, the Board initiated a regulatory proceeding to consider a Natural Gas application by Flakeboard Company Limited (Flakeboard) for a single end use franchise. A Pre-Hearing was held in St. Stephen on September 26th, 2002 with EGNB, who opposed the application, present at the hearing.

The Board asked the parties to consider exploring a means to allow them to achieve their goals, while providing natural gas distribution service to the Town. The parties agreed to meet and reconsider their gas distribution options and the hearing was adjourned. Flakeboard subsequently notified the Board that it did not wish to proceed with its application and had concluded an agreement to accept gas distribution service from EGNB.

In February 2003, the Board initiated a regulatory proceeding to consider an application by EGNB for a Permit to Construct for distribution service to the Town of St. Stephen. The application was for the proposed installation of the distribution system to service the Flakeboard manufacturing facility initially in late 2003, with further extension in the town in subsequent years.

The natural gas distribution system customer attachments increased by over one thousand during the year to total over 1,300 customers. Most new attachments occurred during the period from September to December 2002. The Board remained busy throughout the year working with the gas marketers and distributors on regulatory issues arising from the developing industry.

Automobile Insurance

New Brunswick is known as a 'file and use' jurisdiction with respect to the regulation of automobile insurance. Under this approach, the Board's primary function is to monitor rates for general compliance with the Insurance Act, ensuring that the rates are not excessive, inadequate or discriminatory. Automobile insurers are required to file any rates or changes to rates with the Board and can implement these no sooner than 30 days from the date the Board receives a complete filing for the rate changes.

For the Facility Association (FA), the Board has a broader regulatory authority, which entails conducting public reviews of any proposed rate increases. The FA filed a rate revision application with the Board on September 12, 2002. The application proposed an overall increase in average rate level of 61.2% for private passenger and 17.6% for commercial vehicles.

The public hearing on this application was held November 6th and 7th, 2002. During the hearing the Board heard that the number of people insured by the FA has been increasing, particularly in 2002. There are various reasons why people are placed in the FA by their brokers and the Board recognizes that the FA does not solicit business nor does it have the right to refuse anyone provided they hold a valid driver's license.

The Board expressed concern over the substantial increase in the cost of automobile insurance. The Board has a dual responsibility with respect to approving rates for the FA. It must ensure that the rates are just and reasonable and that they allow the FA to recover its costs. In light of this position of the Board, it approved an overall +45.9% rate change indication for the Private Passenger class and an overall +10% rate change indication for the Commercial Class.

During the fiscal year, the Board received 127 filings in total, comprised of 75 for private passenger vehicles, 24 for commercial vehicles and 28 for the miscellaneous class of vehicles. There were no investigations and no new information bulletins issued.

The Government, undertook to investigate the reasons for the rapid increases in private passenger automobile insurance in the province. A Select Committee of the Legislature was formed in January 2002 and they were given three broad objectives:

- **Inquire into and report on the status of private passenger automobile insurance availability and pricing in New Brunswick.**
- **Make recommendations regarding legislative or regulatory changes that may be considered by government to improve upon the current system.**
- **Address the following matters among others: jurisdictional comparisons, no-fault insurance, tort-based system alternatives and refinements, territorial rating, and regulation of automobile insurance rates.**

(Source: Final Report of the Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance, November 2002)

The Select Committee held public hearings throughout the summer of 2002 and presented its final report to Government in November. The Committee made several recommendations including the need to restore the responsibilities of the Public Utilities Board to the pre-1997 regulatory regime. This recommendation, if implemented, would give the Board the authority to once again regulate the industry and establish rates that are fair and reasonable.

MOTOR CARRIER

Charter Applications 2002-2003

Received 3

Opposed 1

Granted as Advertised 1

Granted with Amendments 0

Abandoned, Withdrawn or Dismissed 2

Scheduled Services Applications

Received 3

Opposed 3

Granted as Advertised 0

Granted with Amendments 0

Abandoned, Withdrawn or Dismissed 3

Licenses

Denied 0

Cancelled or Revoked 5

Active at Year End 45

No. Motor Carrier Plates Issued 246

No. Temporary Permits Issued to Unlicensed Carriers 0

Total Revenues $19,184.00

An application was received from S.M.T. (Eastern) Limited dated June 12, 2002 to increase fares for its inter-city scheduled services. A hearing was held on July 24, 2002 whereby the Board granted the applicant's request to increase fares approximately 5 per cent.

An application was received from S.M.T. (Eastern) Limited dated August 27, 2002 in connection with changes to its student discount programs and VIA Rail discount programs. In a November 12, 2002 decision, the Board approved both of these requests. The student discount program allows certain discounts for students using SMT, including bulk purchasing of tickets.

The Via Rail discount program includes a 20 per cent discount for passengers using SMT to travel from Moncton or Fredericton to the North Shore of the province. This allows SMT to compete for passengers with Via Rail.

An application was received from S.M.T. (Eastern) Limited dated July 11, 2002 for a proposed Salisbury Flag Stop move. The proposal would see a Flag Stop moved from the village to the Irving Silver Fox Big Stop on the Trans Canada Highway.

The Board denied the application at the time but required the company to compile the total passenger count, over a five-month period for pickups and drop-offs between Salisbury and Moncton and to file that report with the Board.

Financial Summary

AUTOMOBILE INSURANCE SECTOR

2002-2003 Budget vs. Actual

	BUDGET	ACTUAL	DIFFERENCE
Salaries & Benefits	216,558	200,272 (note 1)	16,286
Training	3,000	4,800 (note 2)	-1,800
Office & Administration	137,500	106,467 (note 3)	31,033
Total Common Expenses	357,058	311,539	45,519
Direct Expenses	143,758	109,800 (note 4)	33,958
Total Expenses	500,816	421,339	79,477

Notes:

During the budgeting process, the Board estimates the cost and allocation of staff time for each sector. Staff time is reviewed at year-end and the allocation is adjusted to reflect the actual cost by sector.

1. Staff time actually required was less than expected.
2. Staff participated in more auto insurance training courses than forecasted.
3. Actual expenses for computers, furniture, stationary, telephones and maintenance of office equipment were significantly lower than budgeted and lower than the prior year's expense. Expenditures for the Board's hearing room recording equipment were substantially lower than the budgeted amount. The budget included an amount for the anticipated costs of replacing a copier, however that expenditure became unnecessary.
4. Direct costs were lower as the Board received one less application than forecasted.

ELECTRICITY SECTOR

2002-2003 Budget vs. Actual

	BUDGET	ACTUAL	DIFFERENCE
Salaries & Benefits	368,100	386,846 (note 1)	-18,746
Training	42,000	27,251 (note 2)	14,749
Office & Administration	136,453	99,008 (note 3)	37,445
Total Common Expenses	546,553	513,105	33,448
Direct Expenses	1,170,000	535,775 (note 4)	634,225
Total Expenses	1,716,553	1,048,880	667,673

Notes: see notes Automobile Insurance Sector.

NATURAL GAS SECTOR

2002-2003 Budget vs. Actual

	BUDGET	ACTUAL	DIFFERENCE
Salaries & Benefits	508,391	483,900 (note 1)	24,491
Training	65,000	28,156 (note 2)	36,844
Office & Administration	171,453	129,717 (note 3)	41,736
Total Common Expenses	744,844	641,773	103,071
Direct Expenses	110,000	138,700 (note 4)	-28,700
Total Expenses	854,844	780,473	74,371

Notes: (see notes Automobile Insurance Sector.)

2002-2003

Rapport annuel

Commission des Entreprises de Service Public du Nouveau-Brunswick

New Nouveau Brunswick
CANADA

2002-2003

Rapport annuel

Commission des Entreprises de Service Public du Nouveau-Brunswick

New Nouveau Brunswick
CANADA

RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION DES ENTREPRISES DE SERVICE PUBLIC VISANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2003

Commissaires

M. David C. Nicholson, président
M. Alyre J. Boucher, c.r., vice-président
M. James E. Bateman
M. Leon C. Bremner
M^me^ Joanne Cowan-McGuigan
M. Jacques A. Dumont
M. Émilien LeBreton
M. David Nelson
M. Robert Richardson
M. Kenneth F. Sollows
M. Brian H. Tingley

Message du président, M. David C. Nicholson

J'ai le plaisir de déposer le rapport annuel de la Commission de l'exercice de 2002-2003. L'exercice a constitué une autre année féconde en événements pour la Commission des entreprises de service public avec divers développements dans les secteurs de l'électricité, de l'assurance automobile et du gaz naturel.

Au cours de l'exercice, M. Alyre J. Boucher, c.r., a été nommé vice-président de la Commission; il remplace M. James E. Bateman, qui demeure en poste à titre de commissaire. M^me^ Joanne Cowan-McGuigan et M. David Nelson ont par ailleurs été nommés commissaires.

Le présent rapport livre un sommaire des activités de la Commission dans tous les domaines qu'elle réglemente.

Responsabilités

La Commission des entreprises de service public assume, en vertu des dispositions de la *Loi sur les entreprises de service public*, chapitre P-27, *L.R.N.-B. de 1973*, la responsabilité de la réglementation des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick. La Commission est également chargée de la réglementation des primes d'assurance automobile de la Facility Association ainsi que de la surveillance des primes de tous les assureurs qui souscrivent des polices d'assurance dans la province conformément à certaines dispositions de *la Loi sur les assurances*, chapitre I-12, *L.R.N.-B.*

La Commission réglemente par ailleurs l'industrie du gaz naturel en vertu de la *Loi sur la distribution du gaz* de 1999. Elle délivre des permis aux fins de la construction et de la réparation des pipelines non liés au gaz naturel en vertu de la *Loi sur les pipelines*, chapitre P-8.1, *L.R.N.-B.* Elle réglemente les autobus publics en vertu de la *Loi sur les transports routiers*, chapitre M-16, *L.R.N.-B.*, et de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, *L.R.C. (1987)*. Elle entend également les appels des décisions du registraire des véhicules à moteur concernant les permis des concessionnaires de véhicules à moteur.

La Commission fonctionne grâce aux fonds provenant des droits imposés aux industries qu'elle réglemente, à l'exception du secteur des autobus publics, au sein duquel elle s'acquitte de ses responsabilités au moyen d'un budget provenant du ministère provincial des Transports.

Électricité

Dans la décision qu'elle a prise au terme de l'audience générale sur l'approvisionnement en électricité requis pour répondre à la demande à l'intérieur de la province en 2001, la Commission a ordonné à Énergie NB de fournir des données sur ses prévisions quant à la

charge requise avant de déposer sa demande de remise à neuf de la centrale nucléaire de Point Lepreau. En ce qui concerne les prévisions de la charge, la Commission a exigé qu'Énergie NB évalue les possibilités d'une gestion axée sur la demande (GAD) comme moyen de réduire la demande à l'intérieur de la province au cours des dix prochaines années.

L'audience sur les prévisions de la charge s'est tenue les 29 et 30 avril 2002, et la décision a été rendue le 2 mai 2002. La Commission a pu en venir à la conclusion que l'électricité produite par Point Lepreau constituait un élément important parmi l'ensemble des diverses installations de production que possède et exploite Énergie NB.

Une fois l'audience sur la prévision de la charge close, la Commission a tenu l'audience sur la remise à neuf de Point Lepreau. L'audience a débuté le 27 mai pour se poursuivre jusqu'au 19 juin 2002, et la décision a été rendue le 24 septembre 2002. S'appuyant sur la preuve présentée et l'issue de l'audience, la Commission en a conclu qu'il n'était pas rentable de poursuivre la remise à neuf de Point Lepreau d'après l'analyse de rentabilisation présentée par Énergie NB. La Commission a soumis cette recommandation au conseil d'administration d'Énergie NB comme l'exige la *Loi sur les entreprises de service public*.

Le 21 juin 2002, Énergie NB a soumis à la Commission une demande d'établissement de tarifs de transport d'énergie à libre accès (TTELA). La preuve pertinente a été déposée le 25 juillet 2002 et l'audience a débuté le 18 novembre suivant. Pendant la tenue de l'audience, le gouvernement a déposé son projet de loi sur l'électricité, qui visait à restructurer Énergie NB et le marché de l'électricité. Le gouvernement avait l'intention d'instituer un marché libre avant le 1er avril 2003. Pour lui permettre de donner suite à cette intention, la Commission a rendu sa décision sur le TTELA après six semaines d'audience le 13 mars 2003. Même si un certain nombre de problèmes ont retardé l'ouverture du marché, il est probable que la Commission fixera prochainement une date à laquelle le tarif entrera en vigueur.

Gaz naturel

La Commission a reçu en juin 2002 d'Enbridge Gaz Nouveau-Brunswick (EGNB) une demande de modification de son permis de construction 2000-01. La demanderesse demandait la permission de construire des gazoducs en acier à haute pression dans des secteurs particuliers de Saint-Jean et l'autorisation de poser des gazoducs à haute pression et à pression ultra-élevée comme canalisations intercalaires dans les municipalités figurant présentement dans les permis existants. La pose de canalisations intercalaires permet à la société d'élargir son réseau de distribution sans qu'une audience publique s'avère nécessaire. On a tenu une audience au vu des pièces seulement pour examiner la demande.

La Maritime Natural Gas Pipeline Contractors Association Inc. a soulevé la question de la sécurité du gazoduc. Le mandat de la Commission relativement au gaz naturel l'enjoint notamment à s'assurer que les réseaux de distribution du gaz naturel permettent un acheminement sûr et fiable du gaz à l'intérieur de la province. La preuve déposée a confirmé à la Commission qu'on avait observé des pratiques de sécurité satisfaisantes par le passé. La Division de la sécurité de la Commission a effectué une inspection détaillée sur les lieux ainsi que des vérifications de la conformité pour s'assurer qu'on respectait les exigences de la *Loi sur la distribution du gaz* de 1999 et des règlements pertinents, ainsi que les codes de la CSA International.

La Commission a rendu sa décision le 1er octobre 2002. EGNB a été autorisée à poser des tuyaux intercalaires à haute pression et à pression ultra-élevée en vertu de ses permis existants. La Commission l'a en outre autorisée à poser des gazoducs à haute pression à Saint-Jean.

En juillet 2002, la Commission a amorcé la démarche réglementaire d'examen d'une demande relative au gaz naturel de la Flakeboard Company Limited (Flakeboard) visant l'obtention d'une concession d'utilisateur ultime. Une séance préparatoire à l'audience s'est tenue à St. Stephen le 26 septembre 2002 en présence d'EGNB, qui s'opposait à la demande.

La Commission a demandé aux parties d'explorer des moyens de parvenir à réaliser leurs objectifs tout en fournissant un service de distribution de gaz naturel à la ville. Les parties ont convenu de se rencontrer et de reconsidérer leurs options de distribution du gaz naturel et l'audience a été levée. La Flakeboard a subséquemment avisé la Commission qu'elle ne souhaitait pas donner suite à sa demande et qu'elle avait conclu un accord en vertu duquel elle acceptait les services de distribution de gaz naturel d'EGNB.

En février 2003, la Commission a amorcé la démarche réglementaire d'examen d'une demande de permis de construction d'un service de distribution à la ville de St. Stephen reçue d'EGNB. La demande prévoyait initialement l'aménagement envisagé du réseau de distribution devant desservir l'usine de fabrication de la Flakeboard vers la fin de 2003, puis une expansion ultérieure dans la ville au cours des années subséquentes.

Le nombre de raccordements au réseau de distribution du gaz naturel a augmenté de plus d'un millier pendant l'exercice pour totaliser plus 1 300 abonnés. La majorité des nouveaux raccordements sont survenus pendant la période de septembre à décembre 2002. La Commission est demeurée occupée tout au long de l'année à travailler avec les distributeurs et les agents de commercialisation de gaz sur des questions de réglementation liées au développement de l'industrie du gaz naturel.

Assurance automobile

Le Nouveau-Brunswick est reconnu comme une province « à déclaration et appl ion » en ce qui concerne la réglementation de l'assurance automobile. Suivant cette formule, le principal rôle de la Commission consiste à surveiller les primes pour s'assurer de leur conformité générale avec la *Loi sur les assurances*, en veillant à ce que les primes ne soient pas excessives, inadéquates ni discriminatoires. Les assureurs automobiles sont tenus de déclarer à la Commission leurs primes ou les modifications envisagées aux primes et ils ne peuvent pas appliquer celles-ci avant un délai de 30 jours suivant la date où la Commission a reçu une demande complète de modification des primes.

La Commission assume vis-à-vis de la Facility Association (FA) un pouvoir de réglementation plus vaste qui prévoit la tenue d'examens publics des augmentations des primes proposées. La FA a déposé une demande de modification de ses primes auprès de la Commission le 12 septembre 2002. La demande prévoyait une augmentation générale des primes d'un taux moyen de 61,2 % dans le cas des véhicules de tourisme et une augmentation de 17,6 % dans le cas des véhicules utilitaires.

L'audience publique sur cette demande s'est tenue les 6 et 7 novembre suivants. La Commission a appris au cours de l'audience que le nombre de personnes assurées par la FA augmente, et que ce fut particulièrement le cas en 2002. Plusieurs motifs expliquent pourquoi les gens sont dirigés vers la FA par leur agent; la Commission reconnaît que la FA ne cherche pas à accroître sa clientèle et qu'elle n'a pas non plus le droit de refuser quiconque est détenteur d'un permis de conduire valide.

La Commission a émis des réserves sur la hausse substantielle du coût de l'assurance automobile. La Commission assume une responsabilité double face à la ratification des primes de la FA : elle doit s'assurer de l'imposition de primes justes et raisonnables, et permettre en même temps à la FA de recouvrer ses coûts. Compte tenu du double rôle qu'elle doit jouer, la Commission a ratifié une hausse générale des primes de 45,9 % dans la catégorie des véhicules de tourisme et une hausse générale de 10 % dans la catégorie des véhicules utilitaires.

La Commission a reçu au cours de l'exercice 127 demandes d'augmentation de primes au total, soit 75 demandes visant les véhicules de tourisme, 24 visant les véhicules utilitaires et 28 visant la catégorie des véhicules divers. Aucune enquête n'a été réalisée et aucun nouveau bulletin d'information n'a été publié.

Le gouvernement a décidé d'enquêter sur les raisons de l'augmentation rapide des primes d'assurance automobile des véhicules de tourisme dans la province. On a formé en janvier 2002 un Comité spécial de l'Assemblée législative auquel on a confié trois objectifs généraux :

- faire enquête et rapport sur la situation de l'accès à l'assurance des véhicules de tourisme et sur les primes perçues au Nouveau-Brunswick;
- formuler des recommandations sur les modifications à la législation ou à la réglementation que pourrait envisager le gouvernement afin d'améliorer le régime actuel;
- étudier, entre autres, les aspects suivants : les comparaisons entre provinces, l'assurance sans égard à la responsabilité, les solutions de rechange à un régime fondé sur la responsabilité civile et les améliorations possibles, la tarification territoriale et la réglementation des primes d'assurance automobile.

(Source : *Rapport définitif du Comité spécial de l'assurance des voitures particulières*, novembre 2002)

Le Comité spécial a tenu des audiences publiques tout au long de l'été 2002 et a soumis son rapport final au gouvernement en novembre. Le Comité a déposé plusieurs recommandations, dont la nécessité de rétablir les responsabilités qu'assumait la Commission des entreprises de service public avant l'établissement du régime de réglementation de 1997. La mise en œuvre de cette recommandation conférerait à nouveau à la Commission le pouvoir de réglementer l'industrie et d'établir des primes justes et raisonnables.

TRANSPORTS ROUTIERS

Demandes de services nolisés de 2002-2003

Reçues	3
Contestées	1
Accordées telles quelles	1
Accordées avec modifications	0
Abandonnées, retirées ou rejetées	2

Demandes de services réguliers

Reçues	3
Contestées	3
Accordées telles quelles	0
Accordées avec modifications	0
Abandonnées, retirées ou rejetées	3

Permis

Refusés	0
Annulés ou révoqués	5
Actifs à la fin de l'exercice	45
Nombre de plaques de transporteurs routiers délivrées	246
Nombre de permis temporaires délivrés à des transporteurs non titulaires de permis	0

Recettes totales **19 184 $**

La Commission a reçu le 12 juin 2002 une demande de la SMT (Eastern) Limited en vue de l'augmentation des tarifs de ses services réguliers interurbains. La Commission a tenu le 24 juin suivant une audience au cours de laquelle elle a accédé à la demande de la demanderesse d'augmenter les tarifs d'environ 5 %.

La Commission a aussi reçu le 27 août 2002 une demande de la SMT (Eastern) Limited relativement à des changements envisagés à ses programmes de réductions pour étudiants ainsi qu'une demande concernant les programmes de réductions de VIA Rail. La Commission a accédé à ces deux demandes dans une décision rendue le 12 novembre suivant.

Le programme de réductions pour étudiants accorde certaines réductions aux étudiants empruntant les services de la SMT, notamment la possibilité de l'achat en quantité de billets. Le programme de réduction de VIA Rail prévoit une réduction de 20 % à l'intention des passagers utilisant les services de la SMT pour se rendre dans le Nord-Est de la province depuis Moncton ou Fredericton. Cette mesure permet à la SMT de concurrencer VIA Rail aux fins du transport des passagers.

La Commission a enfin reçu le 11 juillet 2002 une demande de la SMT (Eastern) Limited qui proposait le déplacement d'un arrêt facultatif à Salisbury. La proposition prévoyait le déplacement de l'arrêt facultatif du village à la station Irving Silver Fox Big Stop le long de la Transcanadienne.

La Commission a rejeté la demande à ce moment-là, mais elle a demandé à l'entreprise d'effectuer une compilation des dénombrements totaux de passagers montant dans les autobus entre Salisbury et Moncton et en descendant pendant une période de cinq mois, puis de lui soumettre ce rapport.

Sommaire financier

SECTEUR DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Budget de 2002-2003 par opposition aux chiffres réels

	BUDGET	CHIFFRES RÉELS	DIFFÉRENCE
Traitements et charges sociales	216 558	200 272 (note 1)	16 286
Formation	3 000	4 800 (note 2)	-1 800
Bureau et administration	137 500	106 467 (note 3)	31 033
Charges communes totales	357 058	311 539	45 519
Charges directes	143 758	109 800 (note 4)	33 958
Charges totales	500 816	421 339	79 477

Notes –

Lors de l'établissement de son budget, la Commission détermine le coût estimatif et la répartition prévue du temps du personnel dans chaque secteur. Elle réexamine la répartition du temps du personnel à la fin de l'exercice et effectue les rajustements nécessaires en fonction des coûts réels par secteur.

1. Le temps de personnel effectivement requis a été inférieur aux prévisions.
2. Le personnel a participé à plus de cours de formation sur l'assurance automobile que prévu.
3. Les coûts réels des ordinateurs, des meubles, de la papeterie, des téléphones et de l'entretien du matériel de bureau ont été substantiellement inférieurs aux coûts budgétisés, et inférieurs aux coûts de l'année antérieure. Le budget prévoyait un certain montant aux fins du coût anticipé du remplacement d'une photocopieuse, mais cette dépense n'a pas été nécessaire.
4. Les charges directes ont été inférieures parce que la Commission a reçu une demande de moins que prévu.

SECTEUR DE L'ÉLECTRICITÉ

Budget de 2002-2003 par opposition aux chiffres réels

	BUDGET	CHIFFRES RÉELS	DIFFÉRENCE
Traitements et charges sociales	368 100	386 846 (note 1)	-18 746
Formation	42 000	27 251 (note 2)	14 749
Bureau et administration	136 453	99 008 (note 3)	37 445
Charges communes totales	546 553	513 105	33 448
Charges directes	1 170 000	535 775 (note 4)	634 225
Charges totales	1 716 553	1 048 880	667 673

Notes : Voir les notes relatives au secteur de l'assurance automobile.

SECTEUR DU GAZ NATUREL

Budget de 2002-2003 par opposition aux chiffres réels

	BUDGET	CHIFFRES RÉELS	DIFFÉRENCE
Traitements et charges sociales	508 391	483 900 (note 1)	24 491
Formation	65 000	28 156 (note 2)	36 844
Bureau et administration	171 453	129 717 (note 3)	41 736
Charges communes totales	744 844	641 773	103 071
Charges directes	110 000	138 700 (note 4)	-28 700
Charges totales	854 844	780 473	74 371

Notes : (Voir les notes relatives au secteur de l'assurance automobile.)